Deutscher Bundestag **Drucksache 19/5367**

19. Wahlperiode 29.10.2018

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Dirk Spaniel, Leif-Erik Holm, Wolfgang Wiehle, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD
– Drucksache 19/4964 –

Unfälle auf dreispurigen Bundesfernstraßen

Vorbemerkung der Fragesteller

Bisher wurden einige zweispurige Bundesfernstraßen aus Kostengründen lediglich dreispurig statt vierspurig ausgebaut (2+1-Lösung). Diese Variante hat man bevorzugt, weil nach Ansicht der Fragesteller aus ideologischen Gründen auf den konsequenten vierspurigen Ausbau verzichtet wurde. Das Resultat dieser so genannten 2+1-Lösung ist zugespitzt gesagt „Right Side, Left Side, Suicide“ (vgl. Günter Ederer und Gottfried Ilgmann „Deutschland im Stau“, 2014). Durch den ständigen Wechsel von zwei Spuren auf eine Spur und wieder zurück entstanden massive Unfallschwerpunkte. Daher kann man wohl sagen, rechte Spur, linke Spur, Selbstmordspur, bzw. dass dieser Ausbau ein geradezu mörderisches Risiko enthält (vgl. Günter Ederer und Gottfried Ilgmann „Deutschland im Stau“, 2014). In Deutschland werden auch zunehmend neue Planungen in der 2+1-Lösung vorangebracht. Dies findet man im Bundesverkehrswegeplan. Nach Ansicht der Fragesteller ist dies eine verantwortungslose Fehlplanung.

1. Wie viele und welche Bundesfernstraßenabschnitte sind seit 1980 in der Variante 2+1 ausgebaut worden (bitte als Auflistung mit Straßennummer und aufgeschlüsselt nach Bundesland beantworten)?

Um- und Ausbaumaßnahmen zur Betriebsform 2+1 (dreistreifig) auf der vorhandenen Trasse können unabhängig vom Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 bzw. Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (BPl) 2016 durch die Auftragsverwaltungen der Länder realisiert werden. Die Finanzierung erfolgt aus den Um- und Ausbautiteln des Straßenbauplans. Weitergehende Informationen liegen der Bundesregierung nicht vor.

2. Wie viele und welche Bundesfernstraßenabschnitte sind im Bundesverkehrswegeplan in der Variante 2+1 in Planung (bitte als Auflistung mit Straßennummer und aufgeschlüsselt nach Bundesland beantworten)?

Die Angaben zu Planungsständen und Bauzielen der Projekte des BVWP 2030 sind dort dokumentiert.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 25. Oktober 2018 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

3. Wie viele Unfälle gab es nach Kenntnis der Bundesregierung auf den Strecken in Frage 1 in den letzten zehn Jahren (bitte als Tabelle mit Straßennummer und Jahr beantworten)?

4. Wie viele Unfälle hatten nach Kenntnis der Bundesregierung einen tödlichen Ausgang (bitte als Tabelle mit Straßennummer und Jahr beantworten)?

Die Fragen 3 und 4 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Daten der amtlichen Straßenverkehrsunfallstatistik enthalten keine Angaben zum Straßenquerschnitt an der Unfallstelle. Daher liegen der Bundesregierung hierzu keine eigenen Erkenntnisse vor.

5. Wie ist nach Kenntnis der Bundesregierung die Unfallhäufigkeit der 2+1-Strecken gegenüber 2+2- oder 1+1-Strecken im Verhältnis?

Die Bau- und Betriebsform 2+1 ist eine Alternative zu den früher gebräuchlichen zweistreifigen Querschnitten mit zwei überbreiten Fahrstreifen oder mit außenliegenden Mehrzweckstreifen, die etwa dieselbe bauliche Breite hatten. Im Vergleich zu diesen und auch zu normalbreiten zweistreifigen Querschnitten hat sich in vielen wissenschaftlichen Untersuchungen[1] der 2+1-Querschnitt als deutlich sicherer und auch besser für den Verkehrsablauf erwiesen. Dies ist insbesondere auf die geordneten, regelmäßigen Überholmöglichkeiten zurückzuführen.

Neueste Untersuchungen zur Sicherheitsbewertung von Straßen[2] bestätigen die Erkenntnisse, dass 2+1-Strecken im Vergleich zu anderen einbahnigen Landstraßen eine höhere Verkehrssicherheit besitzen.

[1] vgl. u. a.
- BRANNOLTE ET AL.: Unfallauswertung für ausgewählte Streckenabschnitte mit Zwischenquerschnitten. Forschungsbericht zum FP 8527/6 der Bundesanstalt für Straßenwesen, Karlsruhe 1991
- BRANNOLTE ET. AL.: Einsatz von Zwischenquerschnitten. Heft 265 der Forschungsberichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Bergisch Gladbach 1992
- BRANNOLTE, U.; BARTH, H.-B.; SCHWARZMANN, R.: Sicherheitsbewertung von Querschnitten außerörtlicher Straßen. Heft V 5 der Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Bergisch Gladbach, 1993
- FROST, U.; KELLER, H.; KIRCHHOFF, P.: Empirische Untersuchungen zu Verkehrsablauf und Verkehrssicherheit auf Zwischenquerschnitten in Bayern. In: Straße und Autobahn, 1992, Heft 6, 1992
- HIERSCHE, E.-U.; BICKELHAUPT, R: Untersuchung von Zwischenquerschnitten auf der B10 bei Landau. Schlussbericht zum FP 8527 im Auftrag der Bundesanstalt für Straßenwesen, Institut für Verkehrswesen der Universität Karlsruhe, 1991
- LINDNER, T.: Wirkungen von Zwischenquerschnitten im Zuge einbahniger Außerortsstraßen auf Verkehrsablauf und Verkehrssicherheit. Dissertation an der Technischen Universität München, Fakultät Bauingenieurwesen, München 1988
- MEEWES, V.; MAIER, R.: Modellversuch B 33: „2+1"-spurige Landstraße. Heft 22 der Schriftenreihe „Mitteilungen der Beratungsstelle für Schadenverhütung", Köln 1984
- PALM, I.; SCHMIDT, G.: Querschnittsbreiten einbahniger Außerortsstraßen und Verkehrssicherheit und Sonderuntersuchung zum Querschnittstyp b2+1. Heft V 64 der Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Bergisch Gladbach 1999

[2] vgl. u. a.
- VIETEN ET AL.: Quantifizierung der Sicherheitswirkungen verschiedener Bau-, Gestaltungs- und Betriebsformen auf Landstraßen. Heft V 201 der Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Bergisch Gladbach, 2010
- MAIER, R.; BERGER, R.; SCHÜLLER, H.: Bewertungsmodell für die Verkehrssicherheit von Landstraßen. Heft V 226 der Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Bergisch Gladbach, 2013

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

6. Wie hoch wären nach Kenntnis der Bundesregierung die Mehrkosten in der Summe und im Durchschnitt pro Kilometer, wenn alle in Planung befindlichen 2+1-Strecken im 2+2-Standard, also vierspurig ausgebaut werden würden?

Die Angabe eines durchschnittlichen Kilometerpreises des Ausbau- und Erhaltungs- bzw. Erneuerungsanteils von Erweiterungsprojekten ist nicht möglich, da der Umfang der jeweiligen Maßnahme von den vor Ort anzutreffenden Randbedingungen, wie Topographie, Entwässerungsmöglichkeiten, Baugrundverhältnisse, Zugänglichkeit sowie den festgestellten Schäden an den jeweiligen Schichten der Fahrbahn, aber auch von anderen Anlagenteilen abhängig ist.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333